

(12) NACH DEM VERTRÄG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
 PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
 Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
 11. März 2004 (11.03.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/020258 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60R 25/00**

(72) Erfinder; und

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/002690

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): KALB, Roland
 [DE/DE]; Coburger Strasse 7, 96269 Rossach (DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:
 6. August 2003 (06.08.2003)

(74) Anwalt: BAUMGÄRTEL, Gunnar; Maikowski & Ninemanin, Postfach 15 09 20, 10671 Berlin (DE).

(25) Einreichungssprache:

Deutsch

(81) Bestimmungsstaat (national): US.

(26) Veröffentlichungssprache:

Deutsch

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

(30) Angaben zur Priorität:

102 36 106.1 7. August 2002 (07.08.2002) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): BROSE FAHRZEUGTEILE GMBH & CO. KG, COBURG [DE/DE]; Ketschendorfer Strasse 38-50, 96450 Coburg (DE).

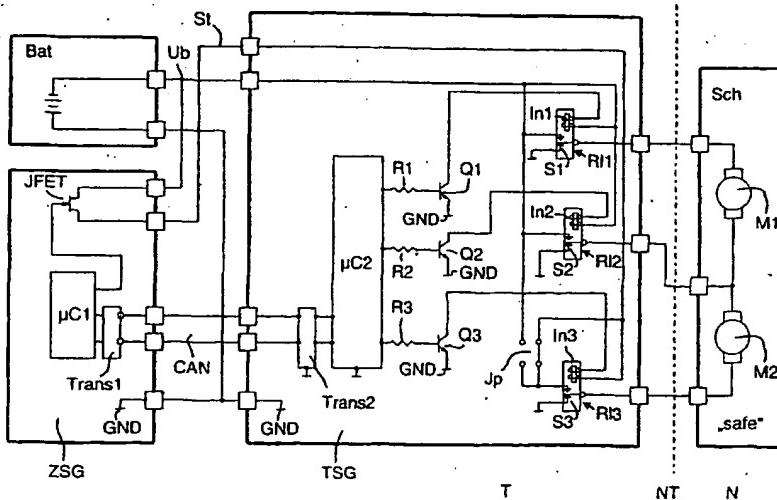
Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: METHOD AND SAFETY SYSTEM FOR A DISPLACEMENT DEVICE MOUNTED ON A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN UND SICHERUNGSSYSTEM FÜR EINE VERSTELLEINRICHTUNG EINES KRAFTFAHRZEUGS



(57) Abstract: The invention relates to a safety system for a displacement device mounted on a motor vehicle, in particular for a vehicle lock. The inventive safety system comprises a door control device (TSG) and a central control device (ZSG) of a motor vehicle. Said door control device comprises at least one power switch (LS) which gets an electromechanical unit (Sch) under a blocked (safe) state. The central control device is connected to said door control device and other door control devices of the vehicle by means of links (CAN) in such a way that at least one electromechanical unit is controllable by the central control device with the aid of said links. The door control device is connected to the central control device by means of a hardwired electric link (St) which is independent from said links. The potential of a control connection of the power switch or the power connection of the door control device can be controlled by the central control device by means of said independent hardwired electric link.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

BEST AVAILABLE COPY

WO 2004/020258 A1

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

-
- (57) **Zusammenfassung:** Die Erfindung umfasst ein Sicherungssystem für eine Verstelleinrichtung eines Kraftfahrzeugs, insbesondere für ein Kraftfahrzeugschloß. Das Sicherungssystem weist ein Türsteuergerät (TSG) und ein Zentralsteuergerät (ZSG) des Kraftfahrzeugs auf. Das Türsteuergerät weist mindestens einen Leistungsschalter (LS) zum Steuern einer elektromechanischen Einheit (Sch) in den Zustand "Sperren" (safe) auf. Das Zentralsteuergerät weist Verbindungen (CAN) zu diesem Türsteuergerät und weiteren Türsteuergeräten des Kraftfahrzeugs auf, wobei zumindest die elektromechanische Einheit durch das Zentralsteuergerät über die Verbindungen ansteuerbar ist. Das Türsteuergerät ist mit dem Zentralsteuergerät über eine von den Verbindungen unabhängige elektrische Leitungsverbindung (St) verbunden. Ein Potential eines Ansteuerungsanschlusses dieses Leistungsschalters oder ein Leistungsanschluß des Türsteuergerätes ist über diese unabhängige elektrische Leitungsverbindung von dem Zentralsteuergerät steuerbar.

Verfahren und Sicherungssystem für eine Verstelleinrichtung eines Kraftfahrzeugs

Beschreibung

- 5 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und ein Sicherungssystem für eine Schließeinrichtung eines Kraftfahrzeugs gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Aus dem Stand der Technik ist bekannt, im Kraftfahrzeug zur Datenübertragung zwischen elektronisch gesteuerten Einrichtungen serielle Datenprotokolle einer Bus-

- 10 Technologie zu verwenden. So stehen beispielsweise die einzelnen Karosserie-Steuergeräte, wie die zentrale Karosserieelektronik, Kombiinstrument und Steuergeräte in den Türen in Verbindung. Von der zentralen Karosserieelektronik, einem Zentralsteuergerät des Kraftfahrzeugs, werden Freigabesignale insbesondere für die Funktion Zentralverriegelung generiert und an die ausführenden Steuergeräte mittels 15 eines seriellen Datenprotokolls übertragen. Dabei ist die Funktion der Verriegelung von diesen Freigabesignalen abhängig.

Darüber hinaus ist bekannt, bei einem kompletten Ausfall des Bus-Systems die Türsteuergeräte automatisch in einen Notlauf-Betrieb umzuschalten, um sicherheitsrelevante, freigabeabhängige Funktionen weiterhin zu ermöglichen. Es hat sich jedoch herausgestellt, daß schon beim Ausfall eines Teils der über den Bus verbundenen Elektroniken (Zentralsteuergerät oder daran angeschlossene weitere Geräte des Kraftfahrzeugs) wichtige oder sogar sämtliche Funktionen der Verstellsysteme blockiert sein können, weil eine ausgefallene Elektronik nicht mehr die Daten liefern konnte, die 20 zur Generierung der Freigabesignale notwendig waren. Derartige Notlaufbetriebe für 25

²
Fensterheber sind beispielsweise aus der EP 1 060 922 A oder der DE 199 28 101 C2 bekannt.

- Zudem ist die technische Funktionalität der Verstellsysteme von der Funktionsfähigkeit
5 und Zuverlässigkeit der Steuergeräte abhängig. Unfallsituationen, die zu einer Teilzerstörung der Steuerungselektroniken führen, bergen die Gefahr parasitäre Widerstände zu generieren, die eine Isolation zwischen zwei Leiterbahnen der Elektronik des Türsteuergerätes deutlich herabsetzen. Derart verursachte parasitäre Widerstände können Werte von wenigen hundert Ohm aufweisen. Entsteht dieser Widerstand
10 zwischen einem Ansteuerungsanschluß eines Leistungsschalters und einem festen Potential, insbesondere der Batteriespannung oder des Masseanschlusses, kann dies zu einem unerwünschten Ansteuern des Leistungsschalters und in Folge zu einer unerwünschten Verstellung der Verstelleinrichtung führen.
- 15 Der Ausfall von Teilen der Fahrzeugelektrik, insbesondere des Bus-Systems oder des Steuergerätes durch Crascheinwirkungen kann durch die unerwünschte Verstellung der Verstelleinrichtung in der unfallbedingten Notsituation zu zusätzlichen Gefährdungen führen.
- 20 Der Erfindung liegt die Aufgabe zu Grunde, ein Verfahren und ein System zur Sicherung einer Schließeinrichtung eines Kraftfahrzeugs anzugeben, das die Öffnung der Schließeinrichtung bei einem Ausfall von Teilen des Systems ermöglicht und zugleich die Gefahr von automatischen Ansteuerungen in einen nicht erwünschten Zustand oder manuellen Fehlfunktionen verringert.
- 25 Diese Aufgabe wird durch das Sicherungssystem mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 und durch das Verfahren mit den Merkmalen des Patentanspruchs 14 oder des Patentanspruchs 15 gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind den Unteransprüchen zu entnehmen.
- 30 Demgemäß ist ein Sicherungssystem für eine Schließeinrichtung eines Kraftfahrzeugs vorgesehen, wobei ein Steuergerät, das Bestandteil des Sicherungssystems ist, mindestens einen Leistungsschalter zum Steuern einer elektromechanischen Einheit in den Zustand „Sperren“, auch „safe“ genannt, aufweist und welcher durch ein
35 Zentralsteuergerät zusätzlich beeinflußbar ist. Dieser Sperrzustand unterscheidet sich von Verriegelungszuständen „Entriegelt“ und „Verriegelt“ der Schließeinrichtung der Kraftfahrzeugtür.

Ist die elektromechanische Einheit im Zustand „Entriegelt“, läßt sich die Kraftfahrzeugtür manuell sowohl von außen als auch von der Kraftfahrzeugginnenseite her öffnen oder die Kraftfahrzeugtür ist automatisch mittels eines motorischen Antriebs zu öffnen.

5

Im Zustand „Verriegelt“ ist die Kraftfahrzeugtür von außen her nicht mehr zu öffnen, jedoch sind weiterhin alle mechanischen Funktionen der elektromechanischen Einheit aktiviert, so daß die Kraftfahrzeugtür von innen zu öffnen ist, was auch hilfweise durch ein entsprechendes Werkzeug von außen möglich ist, sollte sich der Fahrzeugbenutzer unbeabsichtigt ausgesperrt haben.

10

Um einen Diebstahl des Kraftfahrzeugs zu verhindern, werden die elektromechanischen Einheiten des Kraftfahrzeugs in den Zustand „Sperren“ versetzt. Im Zustand „Sperren“ sind alle mechanischen Funktionen der elektromechanischen Einheit deaktiviert, so daß die Kraftfahrzeugtür mit dem Hilfswerkzeug oder vom Kraftfahrzeuginnen aus nicht mehr manuell durch die Betätigung von mechanischen Komponenten der elektromechanischen Einheit zu öffnen ist.

15 Diese unterschiedlichen Zustände werden durch die elektromechanische Einheit bewirkt, die durch die Zuführung von elektrischer Energie mittels mechanischer Verstellungen zumindest die Zustände „Entriegelt“, „Verriegelt“ und „Sperren“ herbeiführt. Die beschriebenen Zustände können prinzipiell für die jeweiligen Kraftfahrzeugtüren oder auch die Heckklappe des Kraftfahrzeugs unterschiedlich sein.“

20 25 Bevorzugt werden die Zustände aller Schließeinheiten eines Automobiles durch das Zentralsteuergerät mittels serieller Datenprotokolle aufeinander abgestimmt.

Hierzu ist ein Zentralsteuergerät vorgesehen, das Signalverbindungen, insbesondere eine serielle Busverbindung, zu den Steuergeräten der jeweiligen Tür des Kraftfahrzeugs 30 aufweist. Diese Signalverbindungen ermöglichen eine Datenübertragung zur Herbeiführung der gewünschten Zustände, indem die elektromechanische Einheit durch das Zentralsteuergerät über die Signalverbindungen ansteuerbar ist. Beispielsweise ermöglichen die Signalverbindungen eine Datenübertragung zur Übermittlung von gewünschten Zuständen vom Zentralsteuergerät an die jeweiligen Steuergeräte zur 35 Ansteuerung der lokalen Schließeinrichtung.

Die Datenübertragung ist in einem einfachen Fall ein zu dem jeweiligen Zustand zugeordnetes Signal, eine Spannung oder Binärdaten. Komplexere Verbindungen ermöglichen eine Verbesserung der Zuverlässigkeit der Übertragung und die Übertragung von Befehlen, Statusdaten und/oder Diagnosedaten der elektromechanischen Einheit oder von Bedienelementen.

Zur Sicherung dieses Systems ist das Türsteuergerät mit dem Zentralsteuergerät über eine von den Signalverbindungen unabhängige elektrische Leitungsverbindung verbunden. Für eine Unabhängigkeit dieser elektrischen Leitungsverbindung ist es notwendig, daß die über die Signalverbindungen übertragenen Spannungen oder Signale diese unabhängige elektrische Leitungsverbindung nicht stören. Eine besonders zweckmäßige und einfache Ausführung der Erfindung sieht vor, daß als unabhängige elektrische Leitungsverbindung ein von den Signalverbindungen elektrisch isolierter, separater Leiter verwendet wird.

Über diese unabhängige elektrische Leitungsverbindung ist ein Potential eines Ansteuerungsanschlusses des zuvor genannten Leistungsschalters zur Bestromung der elektromechanischen Einheit oder ein Leistungsanschluß des Steuergerätes, der mit der elektromechanischen Einheit verbindbar ist, von dem Zentralsteuergerät steuerbar. Die Steuerung erfolgt vorzugsweise direkt, indem der Ansteuerungsanschluß oder der Leistungsanschluß mit dem Zentralsteuergerät über die unabhängige elektrische Leitungsverbindung direkt elektrisch verbunden ist. Alternativ könnte das Potential des betreffenden Anschlusses vom Zentralsteuergerät auch indirekt steuerbar sein, indem zwischen der unabhängigen elektrischen Leitung und dem betreffenden Anschluß ein weiteres logisches Element, beispielsweise ein Schalttransistor zwischengeschalten ist.

Demzufolge erfolgt über die unabhängige elektrische Leitungsverbindung von der Zentralelektronik zu den jeweiligen lokalen Steuergeräten die Ansteuerung mit einer zusätzlichen Freigabeabhängigkeit, wobei ohne diese Freigabe ein Ansteuern der elektromechanischen Einheit in den Zustand „Sperren“ nicht möglich ist.

Gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung gibt das Zentralsteuergerät die Ansteuerung der elektromagnetischen Einheit in Richtung „Sperren“ nur dann frei, wenn die Funktionsfähigkeit der seriellen Datenübertragung über die Signalverbindung gewährleistet ist, was beispielsweise durch eine fortlaufende Statusabfrage aller beteiligten Steuergeräte und des Zentralsteuergeräte erfolgen kann. Hierzu weist das Zentralsteuergerät vorteilhafterweise eine Auswertevorrichtung auf, die zur Steuerung,

des Leistungsanschlusses in Abhängigkeit von einem Zustand oder einem Notbetrieb der Signalverbindungen ausgebildet ist. Diese Auswertevorrichtung fragt beispielsweise zyklisch die Knoten eines Bussystems der Signalverbindungen ab, um deren Funktionsfähigkeit und die Funktionsfähigkeit der Signalverbindungen zu prüfen.

- 5 Vorteilhafterweise werden zusätzlich Fahrzeugzustände, insbesondere der Zündungszustand ausgewertet. Eine ausgeschaltete Zündung ist dabei eine weitere Bedingung zur Steuerung des Potentials des Ansteuerungsanschlusses. Ist zumindest eine Bedingung nicht erfüllt, beispielsweise der Ausfall des seriellen Datenprotokolls aufgrund physikalischer Einwirkungen im Crashfall, ist die Freigabebedingung nicht erfüllt, d.h.
10 diese wird zurückgesetzt, so daß das Potential auf die unabhängige elektrische Leitungsverbindung durch das Zentralsteuergerät nicht gesteuert wird.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, daß zur Steuerung das Potential auf diese unabhängige elektrische Leitungsverbindung schaltbar ist. Vorzugsweise weist

- 15 der Ausgang des Zentralsteuergerätes für diesen Schaltvorgang einen niederohmigen Ausgang auf, der die Neigung dieser unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung auf Störeinflüsse empfindlich zu reagieren, deutlich reduziert. Ein derartiger niederohmiger Ausgang wird beispielsweise durch die Verwendung von Schalttransistoren realisiert, die neben dem Anschluß zur unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung einen weiteren
20 Anschluß zu einer Strom- oder Spannungsquelle, beispielsweise zu der Batteriespannung U_b oder zur Masse aufweisen.

Aufgrund des geringen Ausgangswiderstandes haben parasitäre Widerstände, die in einer Unfallsituation auftreten können, nur einen geringen Einfluss auf dieses an der
25 unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung anliegende Potential. Zudem bietet in einer anderen Ausgestaltung der Erfindung das Schalten der Batteriespannung bzw. des Masseanschlusses die Möglichkeit, über diese unabhängige elektrische Leitungsverbindung die Antriebsenergie für die elektromechanische Einheit zumindest für eine Verstellrichtung zu übertragen.

30

- In einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung weist das Zentralsteuergerät mindestens einen Schalter zum Schalten von mindestens zwei unterschiedlichen Potentialen auf. Diese Potentiale sind beispielsweise das genannte Massepotential oder das Batteriespannungspotential. Wird dagegen eine digitale Auswertung des Potentials
35 bevorzugt, kann auch ein Logikpegel, beispielsweise ein Pegel von 5 Volt, als eines der zwei unterschiedlichen Potentiale dienen. Mittels dieses Umschaltens der beiden Potentiale wird vermieden, daß in einem Zeitzustand ein hochohmiger Ausgang des

Zentralsteuergerätes zu einem undefinierten Potential auf der unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung führt.

Um eine weitere Erhöhung der Sicherheit dieses Sicherungssystems zu erreichen, sind in
5 einer besonders vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung zum Steuern des Zustands „Sperren“ die Steuerung des Potentials durch das Zentralsteuergerät und einer Ansteuerung durch die Logik des Steuergerätes logisch UND verknüpft. Die Logik des Türsteuergerätes ist dabei beispielsweise ein im Türsteuergerät integrierter Mikrocontroller, der wiederum über eine der Signalverbindungen mit dem
10 Zentralsteuergerät verbunden sein kann. Durch diese logische UND-Verknüpfung wird eine Sicherungsredundanz erzeugt, die den Einfluß parasitärer Widerstände weiter reduziert. Weiterhin kann mit der Prüfung der Eingangszustände der logischen UND-Verknüpfung geprüft werden, ob das Steuergerät der Tür und das Zentralsteuergerät sich in einem Normalbetrieb befinden.

15

Eine vorteilhafte Ausgestaltung dieser Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß zur logischen UND-Verknüpfung der Schalter des Zentralsteuergerätes und ein Schalter der Logik des Türsteuergerätes eine Reihenschaltung bilden. Die Schalter sind bevorzugt vom mechanischen Schaltern insbesondere Schaltransistoren, die wiederum über einen
20 Steuerungsanschluß verfügen. Eine erste Untervariante dieser Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, daß beide Schalter direkt elektrisch miteinander verbunden sind. Alternativ sieht die zweite Untervariante dieser Ausgestaltung vor, daß beide Schalter über ein weiteres Element insbesondere über mindestens einen Anschluß des Leistungsschalter bzw. des Leistungsanschlusses des Türsteuergerätes miteinander
25 verbunden sind. Vorzugsweise ist das Potential zur Ansteuerung des Leistungsschalters zwischen dem Massepotential und einem Ansteuerpotential, was das kleiner oder gleich des Batteriepotentials sein kann, schaltbar.

Um eine weitere Erhöhung der Sicherheit dieses Sicherungssystems zu erreichen, erfolgt
30 in einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung in jedem lokalen Steuergerät zur Ansteuerung der elektromechanischen Einheit eine vorzugsweise permanente Plausibilitätsprüfung, in der das Freigabepotential der unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung nur dann aufgeschalten wird, wenn die Bedingungen „Zündung aus“ und „ungestörte Signalverbindungen“ erfüllt sind.

35

Eine bevorzugte Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß die Verbindungen Bestandteil eines Bussystems sind. Dieses Bussystem ist vorzugsweise ein CAN-

Bussystem, daß eine Verbindung mit dem Zentralsteuergerät und weiteren Geräten des Kraftfahrzeuges ermöglicht. Wird zumindest eine bidirektionale Verbindung, beispielsweise die eines CAN-Busses genutzt, ist eine Übertragung von Statusdaten zwischen den Geräten des Kraftfahrzeuges möglich. Neben den Statusdaten können

- 5 weitere Informationen über einen Betriebsmodus, beispielsweise einem Notbetrieb während einer Unfallsituation oder einem Defekt der Geräte und einem Normalbetrieb übertragen werden. Weitere Ausgestaltung dieser Weiterbildung läßt zusätzlich eine Übertragung von Diagnosedaten über das CAN-Bussystem zu, die die aktuelle Zuverlässigkeit einzelner Elemente des Sicherungssystems, insbesondere die
10 Zuverlässigkeit der Potentiale bzw. der unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung an das Zentralsteuergerät protokollieren.

Eine besonders vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, daß das Steuergerät einen Mikrocontroller aufweist. Bestandteil dieses Mikrocontrollers ist beispielsweise eine

- 15 Logik, die die logische UND-Verknüpfung mit der Steuerung des Zentralsteuergerätes ermöglicht. Weiterhin dient dieser Mikrocontroller zur Steuerung und Berechnung weiterer Operationen der Funktionselemente der Kraftfahrzeugtür. Dieser Mikrocontroller ist zudem zur Ansteuerung mit dem Leistungsschalter über dessen Ansteuerungsanschluss verbunden. Hierzu kann ein Ausgangs-PIN des Mikrocontrollers direkt mit
20 einem diskreten Leistungsschalter in Form eines Leistungstransistors oder eines Relais verbunden sein. Alternativ ist ebenso eine indirekte Beschaltung über eine weitere Logik des Steuergerätes der Tür oder über eine Logik des Zentralsteuergerätes möglich. Für eine Ansteuerung des Relais kann die Verbindung über einen Treibertransistor zur Bestromung der Relaisspule vorteilhaft sein. Alternativ zur Verbindung über
25 Leitungselemente einer Platine kann der Mikrocontroller zusammen mit dem Leistungsschalter auf einem Halbleiterchip als sogenannte Smart-Power-Technologie integriert sein.

In einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, daß der Mikrocontroller

- 30 des Steuergerätes mit der unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung zur Auswertung wirkverbunden ist. Diese Wirkverbindung ermöglicht die Detektion von Zuständen und Fehlfunktionen der Leitungsverbindung bzw. der übertragenden Signale oder Potentiale. Diese Fehlfunktionen können von dem Steuergerät ausgewertet werden, oder alternativ in einer vorteilhaften Ausgestaltung dieser Weiterbildung der Erfindung ist
35 vorgesehen, daß der Mikrocontroller des Steuergerätes über eine der Signalverbindungen einen Status des Potentials des Ansteuerungsanschlusses des Leitungsschalters oder des Zustands der elektromechanischen Einheit an das

- Zentralsteuergerät überträgt. In diesem Fall ist eine Auswertung der detektierten Zustände und Funktionalitäten durch das Zentralsteuergerät möglich, indem dieses alle von dem Steuergerät detektierten zeitlichen Veränderungen auswertet und mittels einer Plausibilitätsprüfung Abweichung von einem Normalbetrieb registriert und ggf. einen 5 Notbetrieb startet. In diesem Notbetrieb wird nun beispielsweise folgend eine Freigabe zur Ansteuerung der elektromechanischen Einheit in Richtung „Sperren“ verändert.

In einer weiteren vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ist zusätzlich ein Fensterheberantrieb der Kraftfahrzeugtür in Richtung „Schließen“ über die unabhängige 10 elektrische Leitungsverbindung freigebbar. Mittels dieser Kontrolle der Fensterheberzustände soll verhindert werden, daß ein automatisches Schließen in einem Notbetriebsfall verhindert wird. Ist der Schwerzustand der elektromechanischen Einheit bereits erreicht und ein Entsperren nicht mehr möglich, so wird in einem Notbetriebsfall der Fensterheberantrieb derart angesteuert, daß ein automatisches Öffnen der 15 Fensterscheibe für diesen Notbetrieb möglich ist.

Ein Verfahren zur Sicherung dieser Verstelleinrichtung eines Kraftfahrzeugs ist besonders vorteilhaft einsetzbar. Hierzu kann beispielsweise das zuvor dargelegte Sicherungssystem oder ein abgewandeltes Sicherungssystem verwendet werden. 20 Vorteilhafterweise wird zur Steuerung eines Schlosses des Kraftfahrzeugs in den Zustand „Sperren“ (safe) in einem ersten Verfahrensschritt die Funktionstüchtigkeit eines Zentralsteuergerätes und dessen Verbindungen ausgewertet. Um den Betriebszustand des Kraftfahrzeugs zu bestimmen, wird eine charakterisierende Kenngröße ausgewertet. Diese Kenngröße ist beispielsweise der Schaltzustand der Zündung des Kraftfahrzeugs, 25 so daß ein „Sperren“ des Kraftfahrzeugs nicht erfolgen soll, wenn die Zündung eingeschalten ist.

Stellt der Betriebszustand des Kraftfahrzeugs für ein „Sperren“ durch das Schloß keine Gefahr für den Insassen des Kraftfahrzeugs dar, wird ein Potential zur Steuerung des 30 Schlosses auf eine von den Signalverbindungen unabhängige elektrische Leitungsverbindung aufgeschalten. Ein Steuerbefehl wird über eine der Signalverbindungen des Zentralsteuergerätes an ein Steuergerät übertragen. Wenn durch die Auswertung eine fehlerfreie Funktionsweise der Geräte und der Signalverbindung detektiert ist, wird durch einen Leistungsschalter des Steuergerätes der 35 Tür mittels des Potentials eine elektromechanische Einheit des Schlosses bestromt und das Schloß in den Zustand „Sperren“ geschalten.

Im folgenden wird die Erfindung anhand von Ausführungsbeispielen bezugnehmend auf schematische zeichnerische Darstellungen näher erläutert.

Dabei zeigen

5

FIG 1 ein Kraftfahrzeug mit einer Kommunikationsstruktur,

FIG 2 ein Blockschaltbild eines Sicherungssystems,

10 FIG 3 ein Schaltplanauszug eines Sicherungssystems,

FIG 4 a und FIG 4 b

ein Ablaufdiagramm eines Sicherungsverfahrens.

15 In Figur 1 ist ein Kraftfahrzeug schematisch dargestellt. Zur Kommunikation weist dieses Kraftfahrzeug ein Zentralsteuergerät ZSG auf, das mittels einer Fernbedienung RC beispielsweise einem Kraftfahrzeugschlüssel per Funk, oder optisch angesteuert werden kann. Dieses Zentralsteuergerät ZSG ist über ein Bussystem CAN mit Türsteuergeräten TSG 1, TSG 2, TSG 3 und TSG 4 verbunden. Die Türsteuergeräte TSG 1, TSG 2, TSG

20 3 und TSG 4 sind in den vier Türen des Kraftfahrzeuges angeordnet. Die Verbindungen der Buskommunikationsstruktur CAN sind von dem Kraftfahrzeuginnenraum über jeweils eine Türtrennstelle TSS 1, TSS 2, TSS 3 und TSS 4 in die Kraftfahrzeutüren verlegt und dort an die Türsteuergeräte TSG 1, TSG 2, TSG 3 und TSG 4 angeschlossen.

25 Ein Blockschaltbild des Sicherungssystems ist in Figur 2 dargestellt. In Figur 2 ist beispielhaft ein Türsteuergerät TSG, das über eine Schnittstelle TSS mit dem Zentralsteuergerät CSG sowie der Batterie des Kraftfahrzeugs Bat verbunden ist, dargestellt. Eine analoge Struktur ergibt sich auch für die weiteren Türsteuergeräte des Kraftfahrzeugs. Die Batterie Bat weist zwei Anschlüsse B und GND für das

30 Batteriespannungspotential Ub und dem Masseanschluß GND auf. Beide Anschlüsse sind sowohl mit dem Zentralsteuergerät ZSG als auch mit dem Türsteuergerät TSG verbunden. Das Zentralsteuergerät ZSG weist ein Mikrocontroller μ C1 und ein CAN-Bus Interface CAN auf. Das CAN-Bus-Interface CAN ist über den CAN-Bus CAN über die Türtrennstelle TSS mit dem CAN-Bus-Interface CAN des Türsteuergerätes TSG

35 verbunden. Eine weitere vom CAN-Bus unabhängige Verbindung St besteht zwischen dem Zentralsteuergerät ZSG und dem Türsteuergerät TSG. Zur Steuerung des Potentials der unabhängigen elektrischen Steuerleitung St weist das Zentralsteuergerät

zwei Potentialschalter PS 1 und PS 2 auf, wobei der erste Potentialschalter PS1 mit dem Batteriespannungspotential Ub und der Steuerleitung verbunden ist. Der zweite Potentialschalter PS 2 ist hingegen mit der Steuerleitung St und der Masse GND verbunden.

5

Das Türsteuergerät TSG ist neben der Verbindung mit dem Zentralsteuergerät über das CAN-Bussystem CAN und der unabhängigen elektrischen Steuerleitung St sowie der Versorgungsleitung zur Kraftfahrzeubatterie Bat mit weiteren Funktionseinheiten der Kraftfahrzeugtür verbunden. Zwei elektromechanische Verstellantriebe M1 und M2 sind mit dem Türsteuergerät TSG verbunden, das zur Bestromung der beiden Antriebe M1 und M2 Leistungsschalter LS1 und LS2 aufweist. Der erste Verstellantrieb M1 ist ein Verstellantrieb eines Kraftfahrzeugschlusses, wobei dieser Verstellantrieb M1 zum Verriegeln und Entriegeln der Kraftfahrzeugtür dient. Der zweite elektromechanische Antrieb M2 dient demselben Schloß um in den Zustand „Sperren“, ein sogenannter Safe-Zustand, zu schalten.

Um diesen zweiten Verstellantrieb mittels des zweiten Leistungsschalter LS2 zu bestromen, ist dieser zweite Leistungsschalter LS2 mittels der Steuerleitung direkt mit dem Zentralsteuergerät verbunden. Der zweite Leistungsschalter, sowohl als auch der erste Leistungsschalter LS1 sind als mechanische Leistungsschalter in Form von Relais oder dergleichen oder als Halbleiter voll oder Halbbrücken ausgebildet. Die Leistungsschalter LS1 und LS2 weisen hierzu mehrere in Figur 2 nicht dargestellte Steuereingänge auf. Diese Steuereingänge sind mit dem Mikrocontroller µC2 des Türsteuergerätes TSG und der Steuerleitung St oder weiterer Eingangsbeschaltung verbunden.

Um das Schloß in den Zustand „Sperren“ zu verstellen, wird zunächst geprüft, ob das Sicherungssystem sich in einem Normalbetrieb befindet. Das Zentralsteuergerät schaltet nachfolgend die Steuerleitung St mittels des Potentialschalters PS1 auf das Betriebsspannungspotential der Batterie Bat Ub. Hierzu wird der zweite Potentialschalter PS2, der die Steuerleitung St zuvor mit der Masse verbunden hat, geöffnet. Als nachfolgenden Schritt sendet das Zentralsteuergerät über den CAN-Bus CAN ein Signal in das Türsteuergerät TSG, das ein Befehl zur Bestromung der zweiten elektromechanischen Antriebseinheit M2 beinhaltet.

35

Der in Figur 3 dargestellte Schaltplan ist ein Ausschnitt aus der spezifischeren dargestellten Ausgestaltung der Figur 2. In der Figur 3 ist wiederum die Türtrennstelle

TSS dargestellt mit den durch die Türtrennstelle TSS verlegten Verbindungen von dem Zentralsteuergerät ZSG zum Türsteuergerät TSG. Die Verbindung sind dabei wiederum die Steuerleitung St, die Batteriespannungen Ub sowie der Masseanschluß GND. Zur Kommunikation zwischen dem Türsteuergerät und dem Zentralsteuergerät ist wiederum ein CAN-Bussystem CAN vorgesehen. Das Türsteuergerät TSG ist wiederum mit dem Schloß Sch einer Kraftfahrzeugtür über drei Bestromungsleitungen verbunden. Das Schloß Sch der Kraftfahrzeugtür ist in einem Naßraum N der Kraftfahrzeugtür angeordnet und hierfür gegen ein Eindringen von Feuchtigkeit entsprechend gedichtet.

- 5 10 Hingegen ist das Türsteuergerät TSG auf der Trockenraumseite T der Kraftfahrzeugtür angeordnet und weist keinen zum Naßraum adäquaten Feuchtigkeitsschutz auf. Zur Kommunikation zwischen dem Türsteuergerät und dem Zentralsteuergerät über den CAN-Bus CAN sind die Mikrocontroller μ C1 des Zentralsteuergerätes ZSG und der Mikrocontroller des Türsteuergerätes TSG über Transceiver-Schaltkreise Trans 1 und
15 Trans 2 miteinander verbunden, die eine entsprechende Hardware für die CAN-Bus-Kontrolle zur Verfügung stellen. Zusätzlich ist der Mikrocontroller μ C1 des Zentralsteuergerätes mit einem Steueranschluß mit einem Feldeffekttransistor JFET verbunden, der ein Aufschalten der Batteriespannung Ub auf die Steuerleitung St ermöglicht.

- 20 Der Mikrocontroller μ C2 des Türsteuergerätes TSG weist drei Ausgänge auf, die über Widerstände R1, R2 oder R3 mit Treibertransistoren, in diesem Fall NPN Bipolartransistoren Q1, Q2 bzw. Q3 verbunden sind. Die Treibertransistoren Q1, Q2 und Q3 sind jeweils mit einer Relaisspule In1, In2 bzw. In3 eines Relais RL1, RL2 bzw. RL3 verbunden, dabei schalten die Treibertransistoren Q1, Q2 und Q3 die Anschlüsse der Relaisspulen In1, In2 und In3 gegen Masse. Der jeweils andere Anschluß der Relaisspulen In1 und INn2 ist mit der Batteriespannung Ub verbunden, wohingegen die Relaisspule In3 mit dem zweiten Anschluss mit der Steuerleitung St verbunden ist. Dieses dritte Relais RL3 dient zur Bestromung der zweiten elektromechanischen
30 Antriebseinheit M2 des Schlosses Sch in Richtung des Sperrzustandes „Safe“.

Um das Schloß in dem Sperrzustand zu schalten, muß demzufolge die Steuerleitung mittels des Feldeffekttransistors JFET des zentralen Steuergerätes auf Batteriespannungspotential Ub geschalten sein und zugleich der Treibertransistor Q3 durch den
35 Mikrocontroller μ C2 des Türsteuergerätes TSG über den dritten Widerstand R3 durchgeschalten sein. Demzufolge ist als Bedingung, um das Schloß in den Zustand „Sperren“ zu betreiben, durch ein UND-Verknüpfung der am Treibertransistor Q3

anliegenden Ausgangsspannung des Mikrocontrollers µC2 mit dem geschalteten Feldeffekttransistor JFET des Zentralsteuergerätes ZSG erforderlich.

Für die eigentliche Bestromung der Antriebseinheiten M1 und M2 des Schlosses Sch
5 sind die Relaisschalter S1, S2 und S3 vorgesehen. Diese Relaisschalter sind zum einen mit der Masse GND zum anderen mit der Batteriespannung Ub verbunden. Der Relaisschalter S3 des dritten Relais RL3 kann wahlweise mit der Batteriespannung Ub oder mit der Steuerleitung St über eine Brücke, Jp einen sogenannten Jumper Jp verbunden sein. Ist der Relaisschalter S3 zusätzlich mit der Steuerleitung St verbunden,
10 wird die zweite Antriebseinheit M2 des Schlosses Sch über die Steuerleitung St bestromt.

Anstelle der in Figur 3 dargestellten Relais RL1; RL2 und RL3 können alternativ Leistungshalbleiter verwendet werden, die auch in den Mikrocontroller µC2 als Smart-Power-Elemente integrierbar sind. Sind die Halbleiter Leistungsschalter als diskrete
15 Elemente ausgebildet, so erfolgt deren Ansteuerung vorzugsweise gegenphasig, um bei auftreten eines parasitären Widerstandes eine gleichphasige Störspannung auf den Ansteueranschlüssen der diskreten Leistungsschalter zu erhalten, die kein unerwünschtes Durchschalten der Leistungstransistoren verursacht. Dies ist insbesondere daher der Fall, da die parasitären Widerstände auf parallel nebeneinander
20 angeordnete Leitbahnen, die dem Ansteuern dieser diskreten Leistungsschalter dienen, gleichwirkend sind.

In den Figuren 4a und 4b ist ein Verfahrensablauf zur Sicherung eines Kraftfahrzeugschlosses mittels eines Flußdiagramms schematisch dargestellt. In einem ersten Schritt erhält das Zentralsteuergerät ZSG den Befehl „safe“, also die Kraftfahrzeugtüren in den Zustand „Sperren“ zu verstellen. Dies kann beispielsweise über eine Fernbedienung oder die Betätigung eines der Schlosser mittels eines Kraftfahrzeugsschlüssels erfolgen. In einem zweiten Schritt wird überprüft, ob die Verbindungen des CAN-Bussystems fehlerfrei funktionieren. Dazu kann das Zentralsteuergerät beispielsweise zumindest die
30 Türsteuergeräte TSG der Kraftfahrzeugtüren auf Funktionalität prüfen. Ist eine Funktionalität der CAN-Busverbindung gegeben, erfolgt in einem dritten Schritt die Abfrage nach einer CAN-Größe des Kraftfahrzeugs in diesem Ausführungsbeispiel nach dem Zustand der Motorzündung.

35 Ist in diesem dritten Schritt die Motorzündung durch den Zündschlüssel oder dergleichen eingeschalten, so erfolgt in einem vierten Schritt der Figur 4 a das Ausschalten eines Potentials auf eine unabhängige elektrische Leitungsverbindung St. Nachfolgend wird,

- vom Zentralsteuergerät ZSG über das Bussystem CAN in einem fünften Schritt ein Safe-Steuerbefehl an die Türsteuergeräte TSG übertragen. Ist in dem zweiten Schritt ein Fehler in der CAN-Buskommunikation aufgetreten oder ist die Motorzündung aktiv, wird in einem sechsten Schritt ein Fehler durch das Sicherungssystem angezeigt.
- 5 Nachfolgend wird in einem siebten Schritt der Fehler in einer Datei protokolliert und für eine spätere Fehlerdiagnose zur Verfügung gestellt.

Figur 4 b zeigt den zweiten Teil des Verfahrens zur Sicherung durch das Sicherungssystem, der im Türsteuergerät TSG abläuft. Nachfolgend nach dem fünften Schritt aus der Figur 4 a, also der Übertragung des Safe-Steuerungsbefehls über den CAN-Bus an das Türsteuergerät wird im Türsteuergerät TSG durch dessen Mikrocontroller µC1 das Steuerpotential der Steuerleitung St überprüft. Entspricht das Steuerpotential dem Potential zum Sperren der Kraftfahrzeutür, erfolgt in einem neunten Schritt zusätzlich eine Plausibilitätsprüfung des Gesamtsystems, bei der 10 beispielsweise das Kommunikationssystem sowie die Funktionsfähigkeit des 15 Türsteuergerätes überprüft wird.

Ergibt auch die Plausibilitätsprüfung ein positives Ergebnis wird im zehnten Verfahrensschritt das Schloß Sch in den Zustand Sperren „Safe“ angesteuert. Ist im 20 Schritt acht das Steuerpotential zur Ansteuerung der zweiten elektromechanischen Einheit M2 in Richtung Sperren ungeeignet, erfolgt in einem Schritt elf eine Anzeige über 25 den defekten Zustand der Zentralverriegelung ZV. Ebenso erfolgt im elften Schritt die Anzeige eines Defektes der Zentralverriegelung ZV, wenn die Plausibilitätsprüfung des neunten Verfahrensschrittes ein negatives Ergebnis ergibt. In diesem Fall wird zusätzlich zu der Anzeige im Verfahrensschritt elf das Schloß in einem zwölften Verfahrensschritt in Richtung Entriegeln angesteuert, um sichergehen zu können, daß eine eventuell in dem Kraftfahrzeug befindliche Person das Kraftfahrzeug verlassen kann, wenn das Schloß bereits in einem Sperrzustand gelangt sein sollte.

30 Demnach löst die Erkennung eines Fehlers eine Anzeige eines kritischen Zustandes in einem Fahrzeugdisplay für den Fahrzeugbenutzer aus, und die Türschlösser werden in den Zustand „Entriegelt“ angesteuert. Eine Endstellung im Bereich „safe“ ist folgend durch die Schloßmechanik nur über die Zwischenstellung „Verriegelt“ möglich, so daß im Fehlerfall zwei Bedingungen notwendig erfüllt sein müssen, um aus dem Zustand 35 „Entriegelt“ die Kraftfahrzeutür in den Zustand „Verriegelt“ zu bringen.

Bezugszeichenliste

ZSG	Zentralsteuergerät
TSG, TSG1, TSG2,	Türsteuergerät
TSG3, TSG4	
TSS, TSS1, TSS2,	Türtrennstelle
TSS3, TSS4	
CAN	CAN-Bus
RC	Schloßfernsteuerung
M1	Verrieglungsmotor
M2	Sperrmotor
LS1, LS2	Leistungsschalter, Leistungshalbleiter
μ C1, μ C2	Mikrocontroller
St	Steuerleitung
PS1, PS2	Schalter, Steuerschalter, Potentialschalter
Bat	Batterie
Ub	Batteriespannung
GND	Masse
Sch	Schloß
„safe“	Ansteuerleitung zum Sperren
N	Naßraum
T	Trockenraum
NT	Naß-Trockenraum-Trennung
RI1, RI2, RI3	Relais
S1, S2, S3	Relaisschalter
In1, In2, In3	Relaisspule
Jp	Brücke, Jumper
Q1, Q2, Q3	NPN Transistor
R1, R2, R3	Widerstand
Trans1, Trans2	Transceiver des CAN-Bus
JFET	Feldeffekttransistor
ZV	Zentralverriegelung, Zentralsteuerung der Schlosser

Patentansprüche

1. Sicherungssystem einer Schließeinrichtung eines Kraftfahrzeugs mit
 - 5 - einem Steuergerät, das mindestens einen Leistungsschalter zum Steuern einer elektromechanischen Einheit in den Zustand „Sperren“ (safe) aufweist und
 - einem Zentralsteuergerät, das Signalverbindungen zu diesem Steuergerät und weiteren Steuergeräten des Kraftfahrzeugs aufweist, wobei zumindest die elektromechanische Einheit durch das Zentralsteuergerät über die
 - 10 Signalverbindungen ansteuerbar ist,
dadurch gekennzeichnet, daß
das Steuergerät mit dem Zentralsteuergerät über eine von den Signalverbindungen unabhängige elektrische Leitungsverbindung verbunden ist und
ein Potential eines Ansteuerungsanschlusses dieses Leistungsschalters oder ein
 - 15 Leistungsanschluß des Steuergerätes über diese unabhängige elektrische Leitungsverbindung von dem Zentralsteuergerät steuerbar ist.
2. Sicherungssystem nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, daß
 - 20 das Zentralsteuergerät eine Auswertevorrichtung aufweist, die zur Steuerung des Leistungsanschlusses in Abhängigkeit von einem Zustand oder einem Notbetrieb der Signalverbindungen, insbesondere eines Bussystems, ausgebildet ist.
3. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß
 - 25 zur Steuerung das Potential auf diese unabhängige elektrische Leitungsverbindung schaltbar ist.
4. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß
 - 30 das Zentralsteuergerät mindestens einen Schalter zum Schalten oder Trennen von mindestens zwei unterschiedlichen Potentialen aufweist.
5. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß

zum Steuern des Zustands „Sperren“ die Steuerung des Potentials durch das Zentralsteuergerät und eine Ansteuerung durch eine Logik (μ C) des Steuergerätes logisch UND verknüpft sind.

- 5 6. Sicherungssystem nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet, daß
zur logischen UND-Verknüpfung der Schalter des Zentralsteuergerätes und ein Schalter der Logik des Steuergerätes eine Reihenschaltung bilden.
- 10 7. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß
das Potential zur Ansteuerung des Leistungsschalters zwischen dem Massepotential und einem Ansteuerpotential, das kleiner oder gleich des Batteriepotentials ist, schaltbar ist, insbesondere um die unabhängige elektrische Leitungsverbindung von
15 einem Batteriespannungspotential zu trennen und an das Massepotential zu schalten.
8. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß
20 die Signalverbindungen Bestandteil eines BUS-Systems, insbesondere eines CAN-Busses, sind.
9. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß
25 das Steuergerät einen Mikrocontroller aufweist, der zur Ansteuerung des Leistungsschalters mit dessen Ansteuerungsanschluß verbunden ist.
10. Sicherungssystem nach Anspruch 9,
dadurch gekennzeichnet, daß
30 der Mikrocontroller des Steuergerätes mit der unabhängigen elektrischen Leitungsverbindung zur Auswertung des aktuellen Potentials wirkverbunden ist.
11. Sicherungssystem nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet, daß
35 der Mikrocontroller des Steuergerätes zur Übertragung eines Status des Potentials des Ansteuerungsanschlusses, des Leistungsschalters oder des Zustands der

elektromechanischen Einheit an das Zentralsteuergerät über eine der Signalverbindungen ausgebildet ist.

12. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
 - 5 dadurch gekennzeichnet, daß
das Steuergerät in einer Kraftfahrzeugtür und das Zentralsteuergerät außerhalb der Kraftfahrzeugtür, jedoch innerhalb des Kraftfahrzeuges angeordnet ist.
13. Sicherungssystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
 - 10 dadurch gekennzeichnet, daß
als Leistungsschalter ein Relais ansteuerbar ist und
die unabhängige elektrische Leitungsverbindung an einen Anschluß der Relaisspule angeschlossen ist.
14. Verfahren zur Sicherung einer Verstelleinrichtung eines Kraftfahrzeugs, wobei zur Steuerung eines Schlosses des Kraftfahrzeugs in den Zustand Sperren (safe)
 - 15 - die Funktionstüchtigkeit eines Zentralsteuergerätes und dessen Signalverbindungen ausgewertet wird,
 - den Betriebszustand des Kraftfahrzeugs charakterisierende Kenngrößen ausgewertet werden,
 - ein Potential zur Steuerung des Schlosses auf eine von den Signalverbindungen unabhängige elektrische Leitungsverbindung aufgeschalten wird,
 - ein Steuerbefehl über eine der Signalverbindungen des Zentralsteuergerätes an ein Steuergerät, insbesondere ein Türsteuergerät, übertragen wird und
 - 20 - durch einen Leistungsschalter des Steuergerätes mittels des Potentials eine elektromechanische Einheit des Schlosses bestromt wird, wenn durch die Auswertung eine fehlerfreie Funktionsweise der Geräte und der Signalverbindung detektiert ist.
15. Verfahren zur Sicherung einer Schließeinrichtung eines Kraftfahrzeugs, wobei eine unbeabsichtigte Steuerung eines Schlosses des Kraftfahrzeugs in den Zustand Sperren (safe) verhindert wird, indem im Falle eines Ausfalls einer Störung oder eines gestarteten Notbetriebes eines Bussystems des Kraftfahrzeugs
 - 30 - der Ausfall oder die Störung durch ein Zentralsteuergerät des Kraftfahrzeugs detektiert und insbesondere ein Notbetrieb gestartet wird, oder
 - von einem Steuergerät eine Information über einen gestarteten Notbetrieb über das Bussystem an das Zentralsteuergerät übertragen wird,

- das Zentralsteuergerät ein Steuerpotential auf eine mit dem Steuergerät verbundene, von den Verbindungen des Bussystems unabhängige Leitungsverbindung schaltet, wobei in Abhängigkeit von diesem Steuerpotential ein Steuern der Schließeinrichtung in den Zustand „Sperren“ (safe) verhindert wird.

1/5

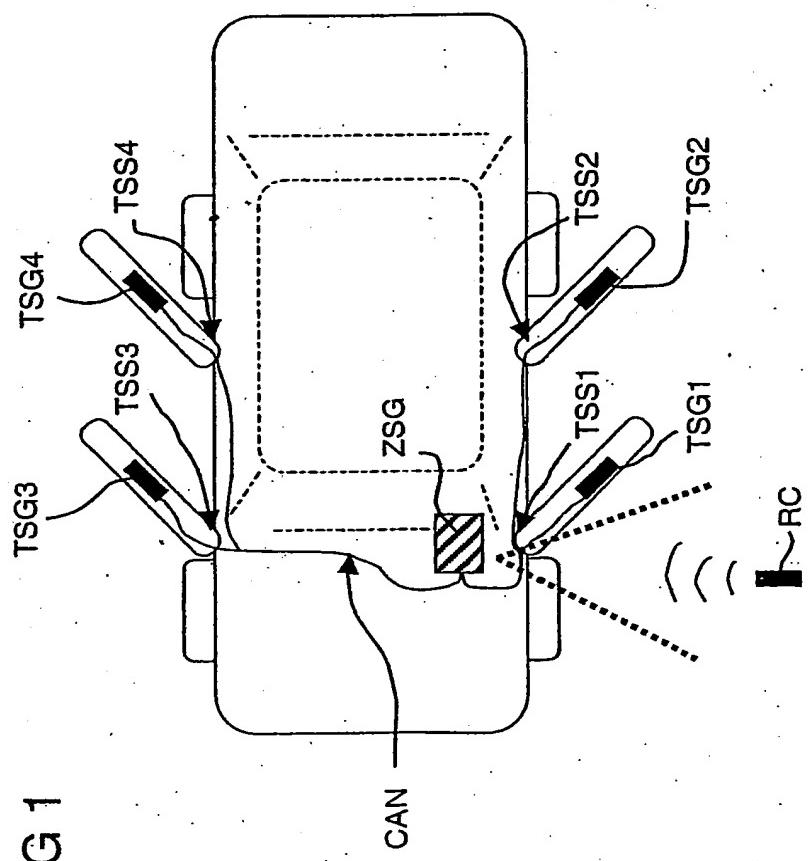


FIG 1

2/5

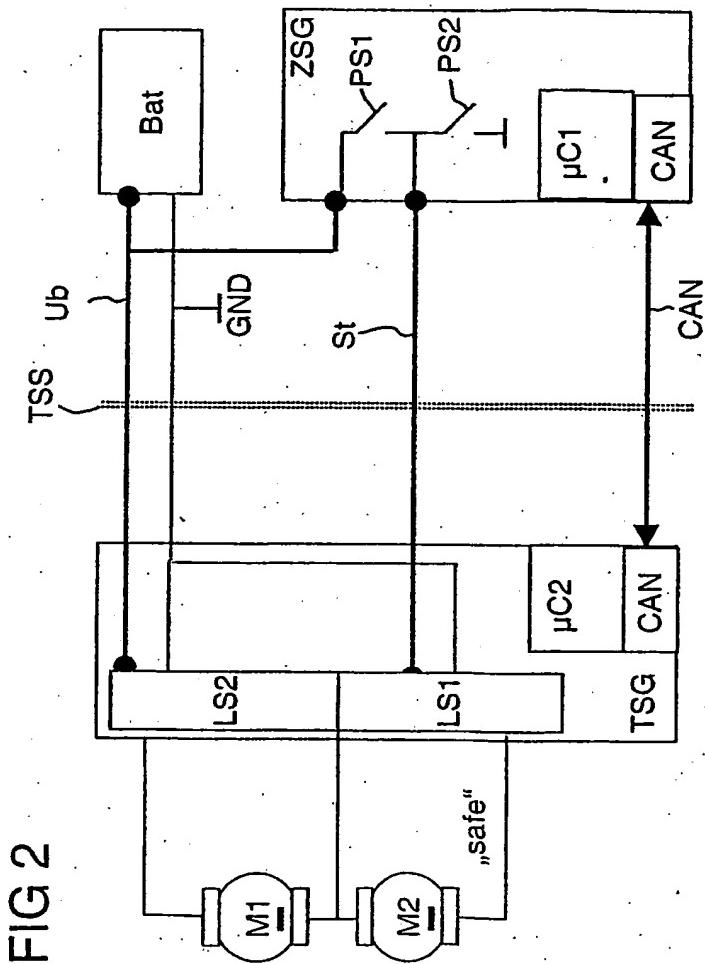


FIG 2

3/5

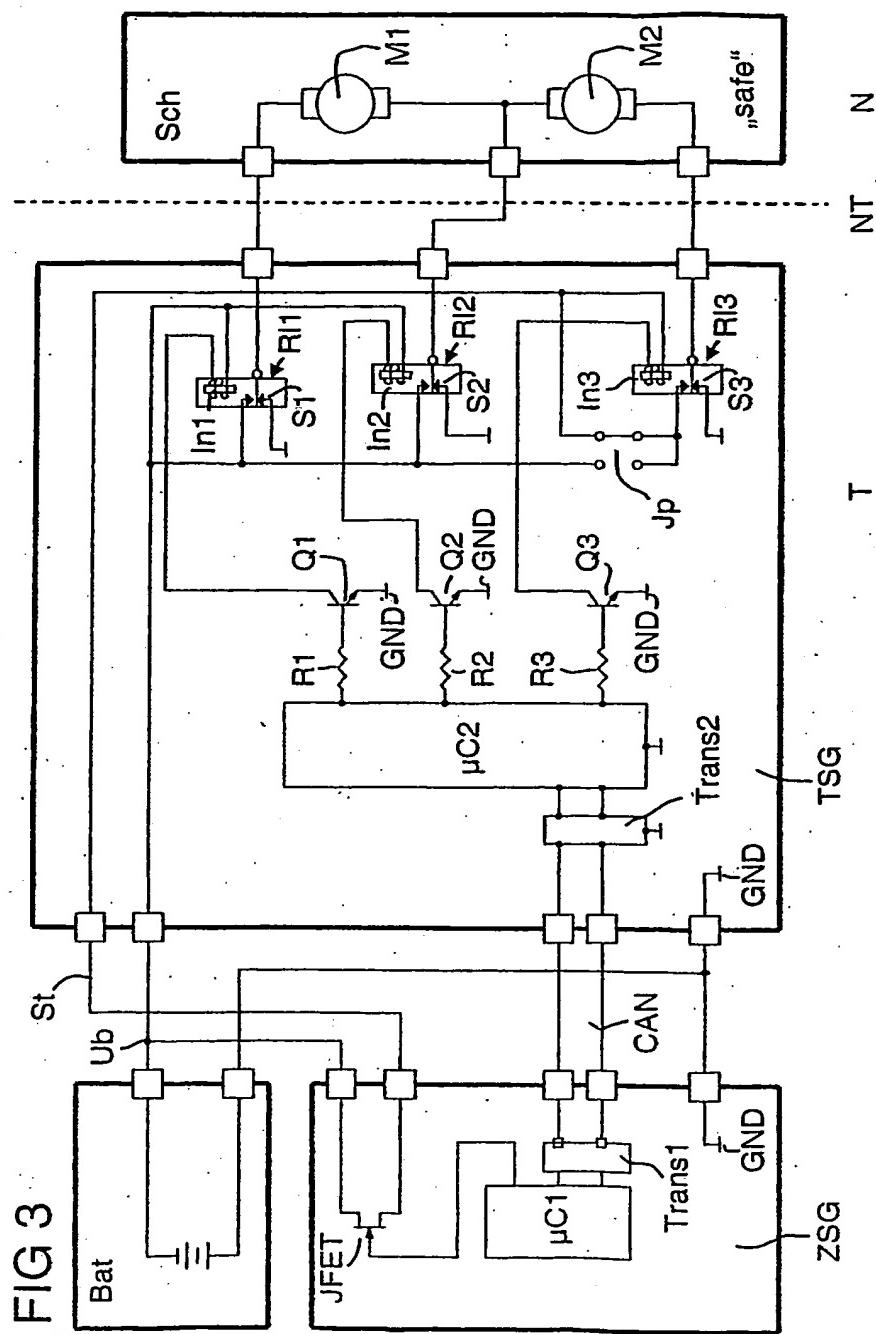
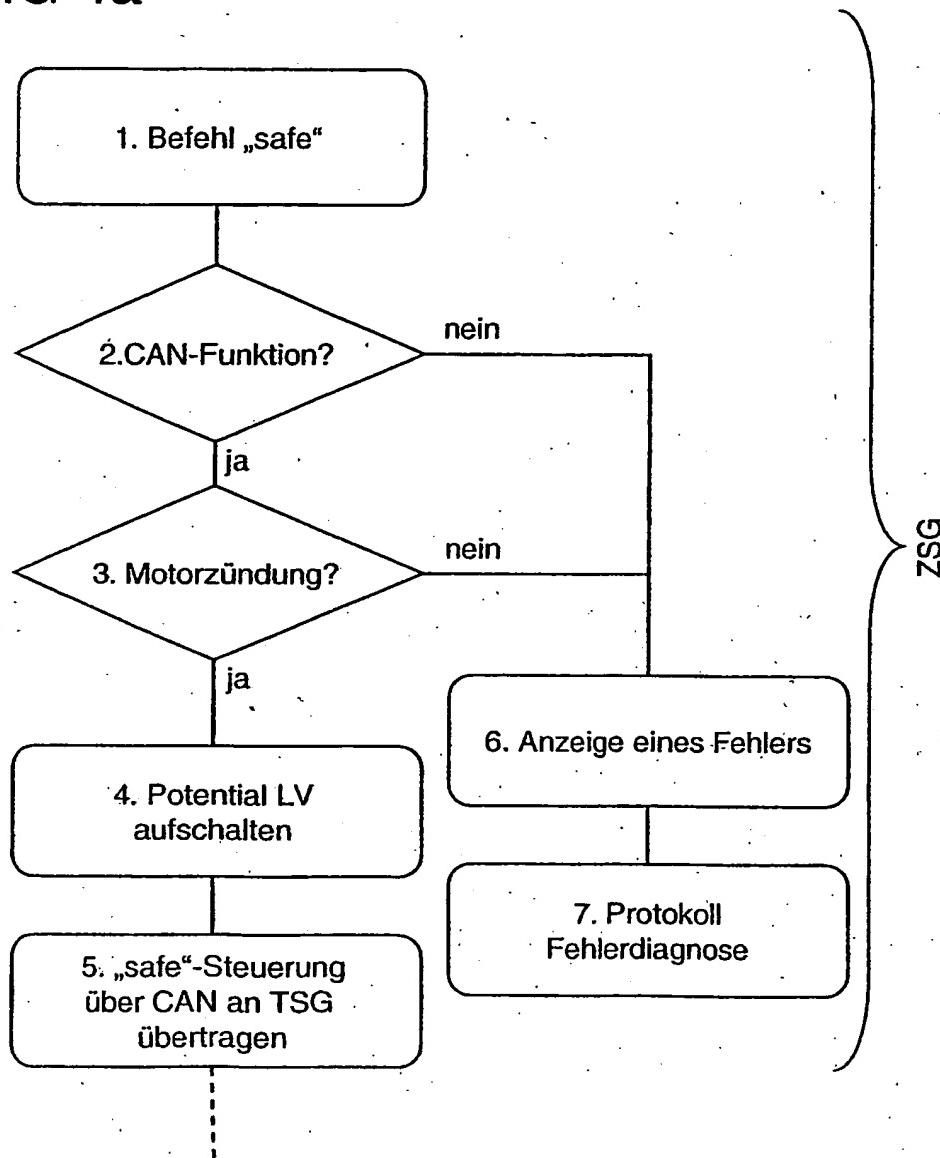


FIG 3

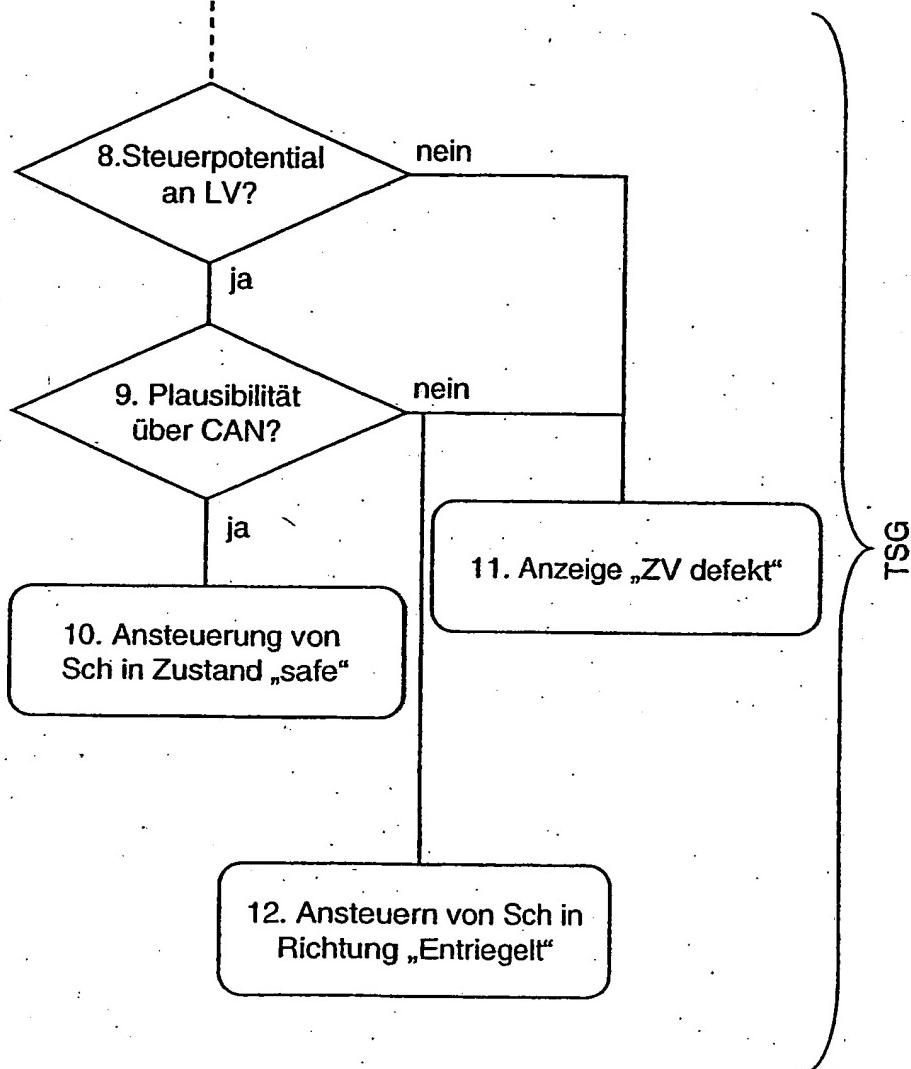
4/5

FIG 4a



5/5

FIG 4b:



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 2690

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B60R25/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 B60R B60J H04L

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1 044 857 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 18 October 2000 (2000-10-18) column 1, line 3 -column 8, line 13; figures 1,2	1-15
A	DE 197 41 438 C (SIEMENS AG) 24 December 1998 (1998-12-24) column 1, line 3 -column 3, line 30; figures 1,2	1-15
A	DE 199 46 993 A (INFINEON TECHNOLOGIES AG) 19 April 2001 (2001-04-19) page 3, line 40 -page 4, line 34; figures 1-4	1-15

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

° Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *&* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search	Date of mailing of the international search report
18 December 2003	12/01/2004
Name and mailing address of the ISA	Authorized officer
European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl, Fax: (+31-70) 340-3016	Kamara, A

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No.
PCT/DE 03/0090

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	EP 1 060 922 A (BROSE FAHRZEUGTEILE) 20 December 2000 (2000-12-20) column 8, line 45 -column 12, line 37; figures 1-5 -----	1-15
A	GB 2 336 221 A (IBM) 13 October 1999 (1999-10-13) page 5, line 44 -page 15, line 41; figures 1-6 -----	1-15

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No
PCT/DE 03/2690

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)	Publication date
EP 1044857	A	18-10-2000	DE EP JP JP US	19916966 A1 1044857 A2 3390403 B2 2000328826 A 6548915 B1	02-11-2000 18-10-2000 24-03-2003 28-11-2000 15-04-2003
DE 19741438	C	24-12-1998	DE BR FR GB JP	19741438 C1 9803939 A 2768669 A1 2331789 A 11148415 A	24-12-1998 28-12-1999 26-03-1999 02-06-1999 02-06-1999
DE 19946993	A	19-04-2001	DE WO EP	19946993 A1 0124013 A2 1216550 A2	19-04-2001 05-04-2001 26-06-2002
EP 1060922	A	20-12-2000	DE WO EP US	19928101 A1 0078570 A1 1060922 A1 6515377 B1	11-01-2001 28-12-2000 20-12-2000 04-02-2003
GB 2336221	A	13-10-1999	US JP	6430488 B1 11348687 A	06-08-2002 21-12-1999

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationaler Recherchenbericht
PCT/DE 03/02690

A. KLASSEFIZIERTUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 7 B60R25/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60R B60J H04L

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 1 044 857 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 18. Oktober 2000 (2000-10-18) Spalte 1, Zeile 3 -Spalte 8, Zeile 13; Abbildungen 1,2	1-15
A	DE 197 41 438 C (SIEMENS AG) 24. Dezember 1998 (1998-12-24) Spalte 1, Zeile 3 -Spalte 3, Zeile 30; Abbildungen 1,2	1-15
A	DE 199 46 993 A (INFINEON TECHNOLOGIES AG) 19. April 2001 (2001-04-19) Seite 3, Zeile 40 -Seite 4, Zeile 34; Abbildungen 1-4	1-15

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

- *T* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- *X* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- *Y* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- *&* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

18. Dezember 2003

12/01/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Kamara, A

INTERNATIONALER FORSCHENBERICHT

internationales Antragschreiben

PCT/DE 03/02690

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	EP 1 060 922 A (BROSE FAHRZEUGTEILE) 20. Dezember 2000 (2000-12-20) Spalte 8, Zeile 45 -Spalte 12, Zeile 37; Abbildungen 1-5 -----	1-15
A	GB 2 336 221 A (IBM) 13. Oktober 1999 (1999-10-13) Seite 5, Zeile 44 -Seite 15, Zeile 41; Abbildungen 1-6 -----	1-15

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationaler Reichen
PCT/DE 08 2690

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 1044857	A	18-10-2000	DE	19916966 A1		02-11-2000
			EP	1044857 A2		18-10-2000
			JP	3390403 B2		24-03-2003
			JP	2000328826 A		28-11-2000
			US	6548915 B1		15-04-2003
DE 19741438	C	24-12-1998	DE	19741438 C1		24-12-1998
			BR	9803939 A		28-12-1999
			FR	2768669 A1		26-03-1999
			GB	2331789 A		02-06-1999
			JP	11148415 A		02-06-1999
DE 19946993	A	19-04-2001	DE	19946993 A1		19-04-2001
			WO	0124013 A2		05-04-2001
			EP	1216550 A2		26-06-2002
EP 1060922	A	20-12-2000	DE	19928101 A1		11-01-2001
			WO	0078570 A1		28-12-2000
			EP	1060922 A1		20-12-2000
			US	6515377 B1		04-02-2003
GB 2336221	A	13-10-1999	US	6430488 B1		06-08-2002
			JP	11348687 A		21-12-1999

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** dark background

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.